

nerac.com
PEOPLE POWERED SEARCHING

[my account](#)
[learning center](#)
[patent cart](#)
[document ca](#)
[home](#)
[searching ▾](#)
[patents ▾](#)
[documents ▾](#)
[toc journal watch ▾](#)

Format Examples

US Patent

US6024053 or 6024053

US Design Patent

D0318249

US Plant Patents

PP8901

US Reissue

RE35312

US SIR

H1523

US Patent Applications

20020012233

World Patents

WO04001234 or WO2004012345

European

EP1067252

Great Britain

GB2018332

German

DE29980239

Nerac Document Number (NDN)

certain NDN numbers can be used for patents

[view examples](#)



6.0 recommended
Win98SE/2000/XP

Patent Ordering



Enter Patent Type and Number: optional reference note



☐ Add patent to cart automatically. If you uncheck this box then you must *click on* Publication number and view abstract to Add to Cart.

51 Patent(s) in Cart

Patent Abstract

Add to cart

GER 2000-01-27 19833645 **PROCEDURE AND DEVICE FOR THE LONGITUDINAL MOVEMENT CONTROL OF A MOTOR VEHICLE**

INVENTOR- Desens, Jens, Dr. 72108 Rottenburg DE

INVENTOR- Schwenk, Bernd 71139 Ehningen DE

INVENTOR- Missel, Joachim 72181 Starzach DE

INVENTOR- Birmili, Gerd 70499 Stuttgart DE

INVENTOR- Noecker, Gerhard, Dipl.-Ing. 73033

Goeppingen DE

APPLICANT- DaimlerChrysler AG 70567 Stuttgart DE

PATENT NUMBER- 19833645/DE-A1

PATENT APPLICATION NUMBER- 19833645

DATE FILED- 1998-07-25

DOCUMENT TYPE- A1, DOCUMENT LAID OPEN (FIRST PUBLICATION)

PUBLICATION DATE- 2000-01-27

INTERNATIONAL PATENT CLASS- B60K03100;
B60K02810; B60K03100D

PATENT APPLICATION PRIORITY- 19833645, A

PRIORITY COUNTRY CODE- DE, Germany, Ged. Rep. of

PRIORITY DATE- 1998-07-25

FILING LANGUAGE- German

LANGUAGE- German NDN- 203-0441-0390-1

English Abstract not available - this Abstract is currently being replaced with improved machine translation version
EXEMPLARY CLAIMS- 1. Procedure for the longitudinal movement control of a motor vehicle then, with which-when

being present switching on conditions given in advance, which cover the presence of a ahead-driving vehicle, a longitudinal control mode (1) activatable is, in which the difference of the vehicle to a ahead-driving vehicle is automatically determined, by the fact characterized that-with longitudinal control mode (1), deactivated so far, if the switching on conditions are present first a readiness mode (3) is activated, in which a return light is indicated and only the longitudinal control mode is activated if a driver-lateral longitudinal control activation signal is entered. 2. Procedure for the longitudinal movement control of a motor vehicle, in particular according to demand 1, with which- when being present switching on conditions given in advance, which cover the presence of a ahead-driving vehicle, a longitudinal control mode 1 activatable is, in which the difference of the vehicle to a ahead-driving vehicle is automatically determined, by the fact characterized that-with longitudinal control mode activated so far, if switching off conditions given in advance are present first an unrolling mode (4) is then activated, in which a request for switching off is indicated and the vehicle is constantly slowed down, until a driver-lateral longitudinal control-switching off signal is entered or switching on conditions given in advance to be present and a driver-lateral longitudinal control activation signal is entered. 3. Procedure according to demand 1 or by the fact 2, further characterized that the switching on conditions consist of the fact that the driving speed lies underneath a speed limit value given in advance, is detected a ahead-driving vehicle and target acceleration necessary for the difference attitude does not cross an acceleration limit value given in advance. 4. Procedure according to demand 2 or by the fact 3, further characterized that the switching off

NO-DESCRIPTORS

 [proceed to checkout](#)

Nerac, Inc. One Technology Drive . Tolland, CT
Phone (860) 872-7000 Fax (860) 875-1749

©1995-2003 All Rights Reserved . [Privacy Statement](#) . [Report a Problem](#)



①9 **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 198 33 645 A 1**

⑤ Int. Cl. 7:
B 60 K 31/00
B 60 K 28/10

⑲ Aktenzeichen: 198 33 645.4
⑳ Anmeldetag: 25. 7. 1998
㉔ Offenlegungstag: 27. 1. 2000

DE 198 33 645 A 1

㉑ **Anmelder:**
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

㉒ **Erfinder:**
Desens, Jens, Dr., 72108 Rottenburg, DE; Schwenk,
Bernd, 71139 Ehningen, DE; Missel, Joachim, 72181
Starzach, DE; Birmili, Gerd, 70499 Stuttgart, DE;
Nöcker, Gerhard, Dipl.-Ing., 73033 Göppingen, DE

⑤⑥ **Entgegenhaltungen:**

DE 42 08 012 C2
DE 195 44 925 A1
DE 44 07 082 A1
DE 33 25 713 A1

J. Haugen: "Smart Cruise: A Deployment Issue" in:
US-Z. Automotive Industries, Mai 1993, S. 58;

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤④ **Verfahren und Vorrichtung zur Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges**

⑤⑦ Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges, mit welchem bei Vorliegen vorgebarter Einschaltbedingungen, die das Vorhandensein eines vorausfahrenden Fahrzeuges umfassen, ein Abstandsregelungsmodus aktivierbar ist, in welchem der Abstand des Fahrzeuges zum vorausfahrenden Fahrzeug selbsttätig geregelt wird.

Erfindungsgemäß wird bei Vorliegen der Einschaltbedingungen nicht direkt der Abstandsregelungsmodus, sondern zunächst ein Bereitschaftsmodus aktiviert, von dem aus der Abstandsregelungsmodus durch ein nutzerseitig einzugebendes Signal zu aktivieren ist. Des weiteren ist, vorzugsweise zusätzlich, vorgesehen, vom Abstandsregelungsbetrieb bei Eintritt vorgebarter Abschaltbedingungen nicht sofort in einen Inaktivitätsmodus, sondern zunächst in einen Ausrollmodus überzugehen, in welchem das Fahrzeug stetig verlangsamt, und ein Abschaltaufforderungssignal angezeigt wird. Optional kann im Ausrollmodus ein Auffahren auf Frontobjekte selbsttätig vermieden werden. Durch Eingabe eines nutzerseitigen Abstandsregelungs-Abschaltsignals wird dann die Abstandsregelung vollständig deaktiviert. Das Verfahren und die verfahrensdurchführende Vorrichtung sind insbesondere auch für den Stop-and-Go-Verkehr geeignet. Verwendung z. B. in Automobilen.

DE 198 33 645 A 1



Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges, mit denen bei Vorliegen vorgegebener Einschaltbedingungen, die das Vorhandensein eines Frontfahrzeuges, d. h. eines vorausfahrenden Fahrzeuges, umfassen, ein Abstandsregelungsmodus aktivierbar ist, in welchem der Abstand des Fahrzeuges zum Frontfahrzeug selbsttätig geregelt wird.

Derartige Verfahren und Vorrichtungen sind verschiedentlich bekannt, z. B. unter dem Begriff Abstandsregeltempomat. Mit ihrer Hilfe läßt sich ein Fahrzeug in entsprechenden Fahrbetriebsphasen dadurch selbsttätig führen, daß im aktivierten Abstandsregelungsmodus eine zugeordnete Abstandsregeleinrichtung dafür sorgt, daß zum Frontfahrzeug ein vorgegebener Sollabstand eingehalten wird. Dies soll den Fahrer bezüglich Längsbewegungssteuerung entlasten, wobei die selbsttätige Abstandsregelung vom herkömmlichen Typ erst oberhalb einer gewissen Mindestgeschwindigkeit von typischerweise 30 km/h bis 50 km/h zuverlässig arbeitet und daher nur in diesem höheren Geschwindigkeitsbereich aktiviert werden kann, d. h. vor allem bei Überlandfahrten, insbesondere auf Autobahnen. Um die Einhaltung des Abstands zum Frontfahrzeug zu gewährleisten, greift die Abstandsregeleinrichtung üblicherweise sowohl in den Antriebsstrang ein, vor allem zur Durchführung von Beschleunigungsphasen, als auch in die Bremsanlage zur Bewirkung von erforderlichen Fahrzeugverzögerungen.

Bei einem Verfahren und einer Vorrichtung dieser Art, wie sie in der Offenlegungsschrift DE 33 25 713 A1 beschrieben sind, ist speziell vorgesehen, das Fahrzeug während aktiver Abstandsregelungsphasen dadurch zu verzögern, daß zunächst in diesem Sinne auf eine Drosselklappe des Kraftfahrzeugmotors und erst in kritischen Fahrsituationen auf die Bremsanlage eingewirkt wird. Durch diese gestuften Verzögerungsmaßnahmen soll die Notwendigkeit von Vollbremsungen vermieden werden.

Bei einem weiteren Verfahren und einer weiteren Vorrichtung dieser Art, wie sie in der Patentschrift DE 42 08 012 C2 offenbart sind und die neben einer übergeordneten Abstandsregelung eine Längsgeschwindigkeitsregelung für Fahrbetriebsphasen beinhalten, in denen kein zur Abstandsregelung geeignetes Frontfahrzeug vorhanden ist, wird speziell vorgeschlagen, bei aktivierter Abstandsregelung dann, wenn das Frontfahrzeug verschwindet und gleichzeitig eine Kurve erkannt wird, mittels eines entsprechenden Signals eine signifikante Verzögerung des Fahrzeuges auszulösen und bis zum Ende der Kurve und/oder dem Wiederauftauchen eines Frontfahrzeuges den Fahrgeschwindigkeitsregler auszublenden und in jedem Fall nach dem Ende der Kurve eine durch die Geschwindigkeits- oder die Abstandsregelung vorgegebene Geschwindigkeit wieder aufzunehmen. Durch die spürbare Fahrzeugverzögerung erkennt der Fahrzeugführer die bevorstehende, möglicherweise problematische Kurvensituation. Gleichzeitig wird mit dieser Vorgehensweise vermieden, daß das Fahrzeug in der Kurve nach Verlieren des Frontfahrzeuges automatisch mit konstanter Geschwindigkeit weiterfährt, wie dies dort für den kurvenfreien Fall vorgesehen ist.

Die herkömmlichen, erst ab einer bestimmten Mindestgeschwindigkeit aktivierten Abstandsregelungen eignen sich aufgrund ihrer Regelungsphilosophie nicht ohne weiteres für den Bereich geringer Geschwindigkeiten, wie z. B. im Schleichverkehr, dem sogenannten Stop&Go-Verkehr. Es besteht jedoch auch für diesen Geschwindigkeitsbereich der Wunsch nach einer selbsttätig abstandsregelnden Längsbewegungssteuerung, worauf z. B. in dem Zeitschriftenaufsatz

J. Haugen, Smart Cruise: A Deployment Issue, Automotive Industries, Mai 1993, Seite 58, hingewiesen wird. Um herkömmliche, für einen höheren Geschwindigkeitsbereich ausgelegte Abstandsregelungen in einem niedrigen Geschwindigkeitsbereich bis herunter zum Fahrzeugstillstand mit der erforderlichen Verkehrstauglichkeit in der Praxis einsetzen zu können, bedarf es jedoch wesentlicher Modifikationen insbesondere der Regelungsphilosophie, speziell des Bedienkonzeptes.

Der Erfindung liegt als technisches Problem die Bereitstellung eines Verfahrens und einer Vorrichtung der eingangs genannten Art zugrunde, die eine Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges ermöglichen, welche die Möglichkeit einer vorteilhaften und verkehrstauglichen Abstandsregelung auch im Bereich niedriger Geschwindigkeiten bis hin zum Fahrzeugstillstand und insbesondere im Stop&Go-Verkehr umfaßt.

Die Erfindung löst dieses Problem durch die Bereitstellung eines Verfahrens mit den Merkmalen des Anspruchs 1 oder 2 sowie einer Vorrichtung mit den Merkmalen des Anspruchs B.

Gemäß dem Verfahren nach Anspruch 1 ist speziell vorgesehen, bei bislang deaktiviertem Abstandsregelungsmodus dann, wenn die vorgebbaren Abstandsregelungs-Einschaltbedingungen vorliegen, nicht sofort und automatisch den Abstandsregelungsmodus zu aktivieren, sondern zunächst in einen Bereitschaftsmodus überzugehen, in welchem ein fahrerseitig erkennbares Bereitschaftssignal angezeigt wird. Erst wenn während dieses aktivierten Bereitschaftsmodus ein fahrerseitiges, d. h. vom Fahrzeugführer selbst oder einem anderen Fahrzeuginsassen auszulösendes Abstandsregelungsaktivierungssignal eingegeben wird, wird der Abstandsregelungsmodus aktiviert, in welchem die Längsbewegung des Fahrzeuges selbsttätig dergestalt gesteuert wird, daß das Fahrzeug in einem vorgebbaren Abstand einem Frontfahrzeug, d. h. einem in der gleichen Richtung vorausfahrenden Fahrzeug, folgt. Mit dieser Bedienphilosophie wird erreicht, daß einem Frontfahrzeug stets nur auf vorherige Bestätigung durch den Fahrzeugführer oder einen anderen Fahrzeuginsassen automatisch abstandsgeregelt gefolgt wird. Dies ermöglicht automatische Abstandsregelphasen auch im Bereich niedriger Fahrgeschwindigkeiten, in welchem die Fahrzeugabstände und damit auch die erforderlichen Reaktionszeiten geringer als im höheren Geschwindigkeitsbereich sind. Die Auswahl eines Frontfahrzeuges, dem selbsttätig abstandsregelnd gefolgt werden kann, bleibt auf diese Weise voll in der Kontrolle des Fahrzeugführers.

Beim Verfahren nach Anspruch 2 ist speziell vorgesehen, daß bei bislang aktiviertem Abstandsregelungsmodus dann, wenn vorgebbare Abschaltbedingungen vorliegen, zunächst ein Ausrollmodus aktiviert wird, in welchem ein Abschaltaufforderungssignal angezeigt und gleichzeitig das Fahrzeug stetig verlangsamt wird. Erst wenn der Fahrzeugführer oder ein anderer Fahrzeuginsasse im aktivierten Ausrollmodus ein Abstandsregelungs-Abschaltssignal eingibt, wird diese selbsttätige Ausroll-Längsbewegungssteuerung beendet, und die Längsbewegungssteuerung des Fahrzeuges wird anschließend vollständig dem Fahrzeugführer überlassen. Wenn während des Ausrollmodus zu einem bestimmten Zeitpunkt die Einschaltbedingungen erfüllt sind, wird bei Eingabe des fahrerseitigen Abstandsregelungs-Aktivierungssignals ein neuer Abstandsregelungsmodus aktiviert. Die Abschaltbedingungen umfassen vorzugsweise mindestens den Fall, daß das Frontfahrzeug, nach dem sich die Abstandsregelung richtet, während des aktiven Abstandsregelungsmodus verlorengeht. Vorzugsweise kann dabei versucht werden, im Ausrollmodus die selbsttätige Längsbewegungssteuerung dergestalt aufrechtzuerhalten, daß die Ein-



haltung eines vorgebbaren Mindestabstands zu vor dem Fahrzeug befindlichen Objekten sichergestellt und damit ein zu nahes Auffahren auf vorausfahrende Fahrzeuge oder andere Objekte selbsttätig verhindert wird. Der Ausrollmodus gewährleistet die Beendigung einer jeweiligen Abstandsregelungsphase und die Übernahme der Längsbewegungssteuerung durch den Fahrzeugführer mit hoher Verkehrssicherheit auch im niedrigen Geschwindigkeitsbereich und damit im Bereich geringer Fahrzeugabstände. Bevorzugt wird diese Vorgehensweise nach Anspruch 2 mit derjenigen nach Anspruch 1 kombiniert.

Bei einem nach Anspruch 3 weitergebildeten Verfahren bestehen die Einschaltbedingungen darin, daß sowohl die Fahrgeschwindigkeit unterhalb eines vorgebbaren Geschwindigkeitsgrenzwertes liegt als auch ein Frontfahrzeug detektiert wird und die für eine eventuelle anschließende selbsttätige Abstandsregelphase zur Einhaltung eines gewünschten Sollabstandes erforderliche Sollbeschleunigung einen vorgebbaren Beschleunigungsgrenzwert nicht überschreitet. Letzteres bedeutet, daß bei bislang deaktiviertem Abstandsregelungsmodus der Bereitschaftsmodus, in welchem der Fahrer dann den Abstandsregelungsmodus anfordern kann, nur aktiviert wird, wenn der Fahrer das Fahrzeug zuvor mit geringer Relativgeschwindigkeit und einem nicht zu stark vom Sollabstand abweichenden Abstand hinter dem Frontfahrzeug hält. Dies vermeidet unerwünscht ruckartige Beschleunigungsvorgänge. Die erstgenannte Bedingung gewährleistet, daß eine Aktivierung des Abstandsregelungsmodus nur in einem niedrigen Geschwindigkeitsbereich möglich ist, z. B. unterhalb von 40 km/h, auf den das Verfahren speziell ausgelegt ist.

Bei einem nach Anspruch 4 weitergebildeten Verfahren bestehen die Abschaltbedingungen darin, daß das Frontfahrzeug während eines aktiven Abstandsregelungsmodus verlorengeht, beispielsweise weil es abgebogen ist oder die Fahrbahn gewechselt hat, oder daß eine Fahrzeugtür länger als ein vorgebbarer Türöffnungsdauergrenzwert geöffnet ist. Die erstgenannte Maßnahme gewährleistet ein sicheres, sich verlangsames Weiterfahren des Fahrzeugs im Ausrollmodus bei nicht mehr detektiertem Frontfahrzeug, bis der Fahrer die manuelle Übernahme der Längsbewegungssteuerung durch das entsprechende Abstandsregelungs-Abschalt-signal einleitet oder die Einschaltbedingungen wieder vorliegen, insbesondere wieder ein geeignetes Frontfahrzeug detektiert wird, und eine neue Abstandsregelungsphase vom Fahrer aktiviert wird. Die letztgenannte Bedingung verhindert, daß das Fahrzeug weiterfährt, wenn ein Fahrzeuginsasse bei aktivierter Abstandsregelung, jedoch stehendem oder sehr langsam fahrendem Fahrzeug aussteigt.

Bei einem nach Anspruch 5 weitergebildeten Verfahren wird das Abstandsregelungs-Abschalt-signal vom Fahrer bzw. von einem anderen Fahrzeuginsassen durch Betätigen eines separaten Abschaltbetätigungselementes, z. B. eines auch zur An- und Abschaltung von Geschwindigkeitsregelphasen und/oder zur Einstellung gewünschter Abstands- und/oder Geschwindigkeitssollwerte dienenden Tempomathebels, oder dadurch generiert, daß der Fahrer das Bremspedal betätigt oder ein Automatgetriebe-Wählhebel in einer Nichtvorwärtsfahrt-Stellung, z. B. den bekannten Stellungen P, R oder N, steht oder der Fahrer bei nicht-stehendem Fahrzeug das Fahrpedal überspielend betätigt, d. h. mit dem Fahrpedal eine höhere Beschleunigung anfordert als sie von der aktivierten Abstandsregelung momentan vorgegeben wird.

Bei einem nach Anspruch 6 weitergebildeten Verfahren ist vorteilhafterweise vorgesehen, daß das Fahrzeug bei aktiviertem Abstandsregelungsmodus dann, wenn es ebenso wie das Frontfahrzeug zum Stehen gekommen ist, z. B. im

Stop&Go-Verkehr, und das Frontfahrzeug wieder anfährt, nicht selbsttätig anfährt, sondern zunächst ein Anfahr-aufforderungssignal angezeigt und erst angefahren wird, wenn daraufhin ein entsprechendes Anfahr-signal vom Fahrer oder einem anderen Fahrzeuginsassen eingegeben wird. Diese Maßnahme ist besonders dann zweckmäßig, wenn von der verwendeten Abstandssensorik, z. B. einer Radarsensorik, nicht mit völliger Sicherheit festgestellt werden kann, ob sich zwischen dem Fahrzeug und dem Frontfahrzeug Objekte wie Fußgänger, Radfahrer und dergleichen befinden. Der Fahrer kann dies kontrollieren, bevor er den Befehl gibt, dem losgefahrenen Frontfahrzeug abstandsgeregt zu folgen. In weiterer Ausgestaltung dieser Maßnahme gemäß Anspruch 7 wird das fahrerseitige Anfahr-signal durch Betätigen eines separaten Betätigungselementes, z. B. des oben erwähnten Tempomathebels, oder durch Fahrpedalbetätigung bei stehendem Fahrzeug generiert.

Die Vorrichtung gemäß Anspruch 8 eignet sich zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 7, wozu sie geeignet ausgelegt und miteinander in Wirkverbindung geschaltete Mittel beinhaltet, wie dies für den Fachmann bei Kenntnis der geforderten Verfahrensmaßnahmen ohne weiteres realisierbar ist. Insbesondere beinhaltet die Vorrichtung geeignete Abstandsregelungssteuermittel, in denen die diversen Aktivierungs- und Deaktivierungsbedingungen für den Abstandsregelungsmodus und den Bereitschaftsmodus bzw. den Ausrollmodus ebenso implementiert sind wie die herkömmlichen Steuerungsmaßnahmen zur Abstandsregelung und die zur Durchführung des Ausrollmodus notwendigen Längsbewegungssteuereingriffe in die Bremsanlage und gegebenenfalls in den Antriebsstrang.

Vorteilhafte Ausführungsformen der Erfindung werden nachfolgend unter Bezugnahme auf die Zeichnung beschrieben.

Die einzige Figur zeigt eine Zustandsgraphendarstellung eines Verfahrens zur Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges.

Das in der Figur als Zustandsgraph illustrierte Verfahren zur Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges, insbesondere eines Automobils, beinhaltet einen Abstandsregelungsmodus 1, in welchem die Längsbewegung des Fahrzeugs selbsttätig durch eine Abstandsregelung gesteuert wird, und einen Abstandsregelungsinaktivitätsmodus 2, in welchem der Abstandsregelungsbetrieb ausgeschaltet ist und die Längsbewegung des Fahrzeugs in herkömmlicher, hier nicht weiter interessierender Weise manuell oder in Form eines geschwindigkeitsregelnden oder geschwindigkeitsbegrenzenden Betriebs gesteuert wird. Charakteristisch ist bei dem vorliegenden Verfahren, daß vom Inaktivitätsmodus 2 nicht direkt und selbsttätig in den Abstandsregelungsmodus 1 übergegangen, sondern zunächst ein Bereitschaftsmodus 3 aktiviert wird, von dem aus der Abstandsregelungsmodus 1 fahrerseitig aktivierbar ist. Der Abstandsregelungsmodus 1 teilt sich in einen fahraktiven Zustand 1a und einen halteaktiven Zustand 1b auf. Letzterer wird bei aktivem Abstandsregelungsmodus 1 angenommen, solange die Fahrgeschwindigkeit unter einem vorgebbaren Fahraktivitätsgrenzwert von beispielsweise 3 km/h liegt, während ansonsten der fahraktive Zustand 1a angenommen wird. Charakteristisch ist dabei des weiteren, daß eine Voraussetzung zur Aktivierung des Abstandsregelungsmodus 1 darin besteht, daß die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit unterhalb eines vorgebbaren Geschwindigkeitsgrenzwertes liegt, der beispielsweise bei 40 km/h liegt, jedoch alternativ jeden anderen gewünschten Wert haben kann. Eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit selbst bis auf den Wert null führt für daher nicht zu einer Deaktivierung des Abstandsregelungs-



modus 1. Weiter ist für das vorliegende Verfahren charakteristisch, daß kein selbsttätiger direkter Übergang vom Abstandsregelungsmodus 1 in den Inaktivitätsmodus 2 bewirkt wird, sondern zunächst in einen Ausrollmodus 4 übergegangen wird, von dem aus der Inaktivitätsmodus 2 fahrerangefordert zu aktivieren ist.

Das Verfahren eignet sich somit besonders zur abstandsregulierten selbsttätigen Fahrzeugführung im niedrigen Geschwindigkeitsbereich, in welchem vergleichsweise geringe Fahrzeugabstände vorliegen und damit auch entsprechend kurze Reaktionszeiten nötig sind. Wegen diesen Gegebenheiten muß eine sichere Auswahl des Zielfahrzeugs der Abstandsregelung, d. h. desjenigen Frontfahrzeugs, welchem im vorgegebenen Sollabstand gefolgt werden soll, bereitgestellt werden. Da dies besonders in Stausituationen mit einsicherenden Fahrzeugen und/oder stark verschwenkten Fahrbahnen von den herkömmlichen Abstandssensoren nicht ohne weiteres garantiert werden kann, beinhaltet die vorliegende Steuerungsphilosophie die Maßnahme, diese Zielauswahl in die Verantwortung des Fahrzeugnutzers zu legen. Dies geschieht durch Verwendung des Bereitschaftsmodus 3 und des Ausrollmodus 4, mit denen bewirkt wird, daß das Aktivieren des Abstandsregelungsmodus 1 ebenso wie dessen endgültige Deaktivierung, d. h. der Übergang in den Inaktivitätsmodus 2, nur durch Eingabe eines jeweiligen Nutzerbefehls möglich ist, mit welchem der Fahrer oder ein anderer Fahrzeuginsasse die systemseitige Empfehlung, die Abstandsregelung zu aktivieren bzw. abzuschalten, nutzerseitig zu quittieren hat. Damit ist sichergestellt, daß das Abstandsregelsystem nie ein Ziel abstandsregelnd verfolgt, das nicht vom Fahrer bestätigt wurde. Nachfolgend wird detaillierter auf die einzelnen Verfahrensmaßnahmen eingegangen.

Die Aktivierung des Bereitschaftsmodus 3 bei bislang vorliegendem Abstandsregelungsinaktivitätsmodus 2, wie durch einen Zustandsübergangspfeil 5 symbolisiert, erfolgt selbsttätig dann, wenn vorgebbare Einschaltbedingungen vorliegen. In einem vorteilhaften Beispielsfall sind die Einschaltbedingungen so vorgegeben, daß sie erfüllt sind, wenn die Fahrgeschwindigkeit unterhalb eines vorgebbaren Geschwindigkeitsgrenzwertes von z. B. 40 km/h liegt, wie bereits oben erwähnt, und außerdem von der vorhandenen Abstandssensorik ein vorausfahrendes Fahrzeug, d. h. ein Frontfahrzeug, detektiert wird und die zur Abstandshaltung erforderliche Sollbeschleunigung einen vorgebbaren Beschleunigungsgrenzwert nicht überschreitet. Letzteres gewährleistet einen weitgehend ruckfreien Start einer jeweiligen Abstandsregelungsphase und bedingt, daß der Fahrer mit dem Fahrzeug vor der eigentlichen Aktivierung des Abstandsregelungsmodus 1 dem vorausfahrenden Fahrzeug mit ausreichend geringer Relativgeschwindigkeit und nicht zu großer Abweichung des Istabstandes vorn für die anschließende Abstandsregelung gewünschten Sollabstand folgt.

Im aktivierten Bereitschaftsmodus 3 wird dann die Einschaltbereitschaft des Abstandsregelungssystems durch Erzeugung eines Bereitschaftssignals signalisiert, das für den Fahrzeugführer wahrnehmbar angezeigt wird, z. B. in Form einer sichtbar blinkenden Lampe. Während des so als aktiviert signalisierten Bereitschaftsmodus 3 kann dann nutzerseitig, vorzugsweise durch den Fahrer selbst, ein Abstandsregelungsaktivierungssignal eingegeben werden, durch welches der Abstandsregelungsmodus 1 aktiviert wird, wie mit einem Zustandsübergangspfeil 6 angedeutet. Die Eingabe des Abstandsregelungsaktivierungssignals kann z. B. durch Betätigen eines Tempomathebels der oben erwähnten Art in eine bestimmte Stellung oder alternativ durch Betätigen eines anderen hierfür vorgesehenen Bedienelementes erfol-

gen. Sobald die genannten Einschaltbedingungen nicht mehr erfüllt sind, wird das Bereitschaftssignal nicht mehr angezeigt, und die Aktivierung des Abstandsregelungsmodus 1 ist nicht mehr möglich. Wenn die Einschaltbedingungen bei momentan aktiviertem Ausrollmodus 4 erfüllt sind, wird ebenfalls zunächst in den Bereitschaftsmodus 3 übergegangen, wie mit einem Zustandsübergangspfeil 7 angedeutet, in welchem wiederum nutzerseitig durch Eingabe des Abstandsregelungsaktivierungssignals der Abstandsregelungsmodus 1 aktiviert werden kann.

Eine aktivierte Abstandsregelungsphase 1 bleibt, wie gesagt, auch dann aufrechterhalten, wenn das Fahrzeug zum Stillstand kommt, d. h. vom fahraktiven Zustand 1a in den halteaktiven Zustand 1b gelangt, wie mit einem Zustandsübergangspfeil 8 symbolisiert. In diesem Fall stehen dann das eigene Fahrzeug und das Frontfahrzeug, beispielsweise während einer Stauphase oder an einer Kreuzung. Für das Verhalten beim darauffolgenden Anfahren gibt es zwei mögliche Alternativen. In einer ersten Variante fährt das Fahrzeug beim Anfahren des Frontfahrzeuges automatisch unter Aufrechterhaltung des Sollabstandes mit an. Diese Variante kann insbesondere dann verwendet werden, wenn durch entsprechende Sensoriken eine ausreichend sichere Überwachung des Bereichs vor dem Fahrzeug hinsichtlich dort befindlicher Objekte möglich ist, mit denen die rechtzeitige Detektion von vor dem Fahrzeug stehenden Fußgängern oder anderen Objekten garantiert werden kann. Für Anwendungsfälle, in denen dies nicht sicher gewährleistet ist, läßt sich vorteilhaft eine zweite Variante einsetzen, bei der nach detektiertem Losfahren des Frontfahrzeuges das eigene Fahrzeug zunächst noch stehen bleibt und ein Anfahrtaufforderungssignal für den Fahrer wahrnehmbar angezeigt wird. Dieses Anfahrtaufforderungssignal kann z. B. aus einem über einen Lautsprecher abgegebenen, akustischen Anfahrton bestehen. Der Fahrer kann daraufhin überprüfen, ob der Bereich zwischen dem eigenen Fahrzeug und dem Frontfahrzeug frei ist, um behaltdenfalls ein Anfahrtsignal einzugeben. Dieses kann daraus bestehen, daß er kurz das Fahrpedal betätigt oder den Tempomathebel oder ein anderes Bedienelement in eine vorgebbare Stellung verbringt. Erst auf die Eingabe des nutzerseitigen Anfahrtsignals hin wird dann bei dieser Variante im aktivierten Abstandsregelungsmodus 1 durch das Abstandsregelsystem das Fahrzeug angefahren, um mit dem eingestellten Sollabstand dem schon angefahrenen Frontfahrzeug zu folgen, d. h., das Fahrzeug gelangt vom halteaktiven Zustand 1b wieder in den fahraktiven Zustand 1a, wie mit einem zugehörigen Zustandsübergangspfeil 9 symbolisiert.

Wenn während einer aktiven Abstandsregelungsphase 1 zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgegebene Abschaltbedingungen vorliegen, geht das System selbsttätig in den Ausrollmodus 4 über, und zwar unabhängig davon, ob momentan der fahraktive Zustand 1a oder der halteaktive Zustand 1b vorliegt, wie durch einen Zustandsübergangspfeil 10 angedeutet. Die Abschaltbedingungen sind z. B. dergestalt vorgegeben, daß sie erfüllt sind, wenn das Frontfahrzeug nicht mehr detektiert wird, z. B. weil es abgebogen ist oder die Fahrbahn gewechselt hat oder wenn die Frontfahrzeugeigenschaft auf ein einsicherendes Fahrzeug wechselt. Des weiteren ist bevorzugt vorgesehen, daß die Abschaltbedingungen auch dann erfüllt sind, wenn die Fahrertür, -alternativ eine beliebige Fahrzeugtür, - im Abstandsregelungsmodus 1 bei kleiner Fahrgeschwindigkeit länger als ein zugehöriger Türöffnungsdaurengrenzwert von beispielsweise einer Sekunde geöffnet wird. Diese Maßnahme verhindert insbesondere, daß das Fahrzeug durch die Wirkung des Abstandsregelungssystems weiterfährt, wenn der Fahrer im aktivierten Abstandsregelungsmodus 1 aus dem Fahr-



zeug aussteigt.

Im Ausrollmodus 4 wird vom Längbewegungssteuersystem durch entsprechenden Eingriffsbesondere in die Bremsanlage die Geschwindigkeit des Fahrzeugs langsam bis zum Fahrzeugstillstand reduziert. Gleichzeitig wird ein Abschaltaufforderungssignal erzeugt und für den Fahrer wahrnehmbar angezeigt, z. B. als akustischer Warndauer- ton. Sobald der Fahrer bei laufendem Ausrollmodus 4 ein entsprechendes Abstandsregelungs-Abschaltssignal eingibt, wird die Abstandsregelung deaktiviert, d. h., das System geht in den Abstandsregelungsinaktivitätszustand 2 über, wie durch einen Zustandsübergangspfeil 11 symbolisiert. Für die Eingabe des Abstandsregelungs-Abschaltssignals hat der Fahrer mehrere Möglichkeiten, nämlich durch Betätigen des Bremspedals, überspielendes Betätigen des Fahrpedals oder Verbringen des Tempomathebels oder eines anderen hierfür vorgesehenen Bedienelementes in eine entsprechende Aus-Stellung. Weiter kann vorgesehen sein, im aktivierten Ausrollmodus 4 die selbsttätige Längbewegungssteuerung neben der kontinuierlichen Geschwindigkeitsreduktion auch insoweit aufrechtzuerhalten, daß ein Auffahren auf vor dem Fahrzeugensierte Objekte verhindert wird, d. h., es wird ein vorgebbare Mindestabstand zu vorausliegenden Objekten eingehalten.

Wenn während des Ausrollmodus 4 die Einschaltbedingungen erfüllt werden, geht das System, wie erwähnt, gemäß Pfeil 7 in den Bereitschaftszustand 3 über, wodurch das Bereitschaftssignal angezeigt wird. Der Fahrer kann daraufhin eine neue Abstandsregelphase 1 auslösen oder alternativ den Ausrollmodus 4 und den Bereitschaftsmodus 3 durch Eingabe des Abstandsregelungs-Abschaltssignals beenden, so daß das System in den Inaktivitätsmodus 2 übergeht, wie durch einen Zustandsübergangspfeil 12 symbolisiert.

Ein aktivierter Abstandsregelungsbetrieb 1 kann auch bei weiterhin vorliegenden Einschaltbedingungen jederzeit direkt durch Eingabe des Abstandsregelungs-Abschaltssignals deaktiviert werden, unabhängig davon, ob sich das System gerade im fahraktiven Zustand 1a oder im halteaktiven Zustand 1b befindet, woraufhin das System den Inaktivitätszustand 2 einnimmt, wie durch einen Zustandsübergangspfeil 13 angedeutet. Die Eingabe des Abschaltssignals kann auch hier wieder durch Betätigen des Bremspedals, überspielendes Betätigen des Fahrpedals oder Verbringen des Tempomathebels oder eines anderen Bedienelementes in die zugehörige Aus-Stellung erzeugt werden. Eine Ausnahme hiervon ist für die oben beschriebene zweite Anfahrvariante zweckmäßig, bei der im aktiven Abstandsregelungsbetrieb nicht automatisch, sondern nur nach Fahrerquittierung angefahren wird. In diesem Fall führt eine Fahrpedalbetätigung dann nicht zur Abstandsregelungsabschaltung, wenn während eines vorangegangenen Zeitintervalls vorgebbare Dauer von z. B. zwei Sekunden das Anfahrufforderungssignal, d. h. hier der erwähnte Anfahrton, angezeigt wurde. Die Fahrpedalbetätigung wird in dieser Situation vielmehr als das quittierende, fahrerseitige Anfahrssignal zum Anfahren im Abstandsregelungsmodus 1 gewertet. Als Abstandsregelungs-Abschaltssignal wird bei Vorhandensein eines Automatgetriebes mit Wählhebel auch dessen Verbringen in eine Nichtvorwärtsfahrt-Stellung gewertet, insbesondere in eine der Stellungen P, R oder N, d. h. in Park-, Rückwärtsfahrt- oder Leerlaufstellung.

Das beschriebene Verfahren ist in herkömmliche Abstandsregeleinrichtungen implementierbar, wozu der Fachmann lediglich die für ihn bei Kenntnis des Verfahrens offensichtlichen Hardware- und/oder Softwaremodifikationen vornehmen braucht. Insbesondere sind in eine zugehörige Abstandsregelungs-Steuereinheit die Funktionen des Bereitschaftsmodus und des Ausrollmodus und bei Bedarf der

spezielle Anfahrbetrieb bei aktivierter Abstandsregelung zu implementieren.

Es versteht sich, daß neben der oben im Detail beschriebenen Realisierung weitere Realisierungen des erfindungsgemäßen Verfahrens und der zu dessen Durchführung geeigneten Vorrichtung für den Fachmann im Rahmen der durch die beigefügten Ansprüche festgelegten Erfindung möglich sind. So kann in vereinfachten Spezialfällen auf die Unterteilung des Abstandsregelungsmodus in den fahraktiven und den halteaktiven Zustand verzichtet werden, und es kann gegebenenfalls entweder der Ausrollmodus oder der Bereitschaftsmodus entfallen.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges, bei dem

- bei Vorliegen vorgebbare Einschaltbedingungen, die das Vorhandensein eines vorausfahrenden Fahrzeuges umfassen, ein Abstandsregelungsmodus (1) aktivierbar ist, in welchem der Abstand des Fahrzeugs zu einem vorausfahrenden Fahrzeug selbsttätig geregelt wird, **dadurch gekennzeichnet**, daß
- bei bislang deaktiviertem Abstandsregelungsmodus (1) dann, wenn die Einschaltbedingungen vorliegen, zunächst ein Bereitschaftsmodus (3) aktiviert wird, in welchem ein Bereitschaftssignal angezeigt und erst dann der Abstandsregelungsmodus aktiviert wird, wenn ein fahrerseitiges Abstandsregelungsaktivierungssignal eingegeben wird.

2. Verfahren zur Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges, insbesondere nach Anspruch 1, bei dem

- bei Vorliegen vorgebbare Einschaltbedingungen, die das Vorhandensein eines vorausfahrenden Fahrzeuges umfassen, ein Abstandsregelungsmodus 1 aktivierbar ist, in welchem der Abstand des Fahrzeugs zu einem vorausfahrenden Fahrzeug selbsttätig geregelt wird, **dadurch gekennzeichnet**, daß
- bei bislang aktiviertem Abstandsregelungsmodus dann, wenn vorgebbare Abschaltbedingungen vorliegen, zunächst ein Ausrollmodus (4) aktiviert wird, in welchem ein Abschaltaufforderungssignal angezeigt und das Fahrzeug stetig verlangsamt wird, bis ein fahrerseitiges Abstandsregelungs-Abschaltssignal eingegeben wird oder vorgebbare Einschaltbedingungen vorliegen und ein fahrerseitiges Abstandsregelungsaktivierungssignal eingegeben wird.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, weiter dadurch gekennzeichnet, daß die Einschaltbedingungen darin bestehen, daß die Fahrgeschwindigkeit unterhalb eines vorgebbaren Geschwindigkeitsgrenzwertes liegt, ein vorausfahrendes Fahrzeug detektiert wird und die zur Abstandshaltung erforderliche Sollbeschleunigung einen vorgebbaren Beschleunigungsgrenzwert nicht überschreitet.

4. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, weiter dadurch gekennzeichnet, daß die Abschaltbedingungen darin bestehen, daß das voraus fahrende Fahrzeug verlorengeht oder eine Fahrzeugtür länger als ein vorgebbare Türöffnungsdauergrenzwert geöffnet ist.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4, weiter dadurch gekennzeichnet, daß das Abstandsregelungs-Abschaltssignal durch Betätigen eines Bremspedals



oder eines Fahrpedals bei fahrendem Fahrzeug oder eines anderen Bedienelementes oder durch Verbringen eines Automatgetriebes-Wählhebels in eine Nichtvorwärtsfahrt-Stellung generiert wird.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, weiter dadurch gekennzeichnet, daß bei aktivierten Abstandsregelungsmodus (1) und stehendem Fahrzeug sowie stehendem, vorausfahrendem Fahrzeug nach Anfahren des vorausfahrenden Fahrzeugs ein Anfahraufforderungssignal angezeigt und erst angefahren wird, wenn ein fahrerseitiges Anfahrsignal eingegeben wird.

7. Verfahren nach Anspruch 6, weiter dadurch gekennzeichnet, daß das fahrerseitige Anfahrsignal durch Betätigen eines Fahrpedals oder eines anderen Bedienelementes generiert wird.

8. Vorrichtung zur Längsbewegungssteuerung eines Kraftfahrzeuges, mit

– Abstandsregelungssteuermitteln zur selbsttätigen Regelung des Abstands des Fahrzeugs zu einem vorausfahrenden Fahrzeug in einem bei Vorliegen vorgegebbarer Einschaltbedingungen aktivierbaren Abstandsregelungsmodus, wobei die Abstandsregelungssteuermittel eine Abstandsregelungssteuereinheit und mit dieser verbundene Abstandssensormittel und in den Antriebsstrang und die Bremsanlage des Fahrzeugs eingreifende, von der Abstandsregelungssteuereinheit gesteuerte Abstandshaltungsstellmittel umfassen, dadurch gekennzeichnet, daß

– sie mit ihrer Abstandsregelungssteuereinheit und den daran angeschlossenen Komponenten zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 7 eingerichtet ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen



- Leerseite -

X

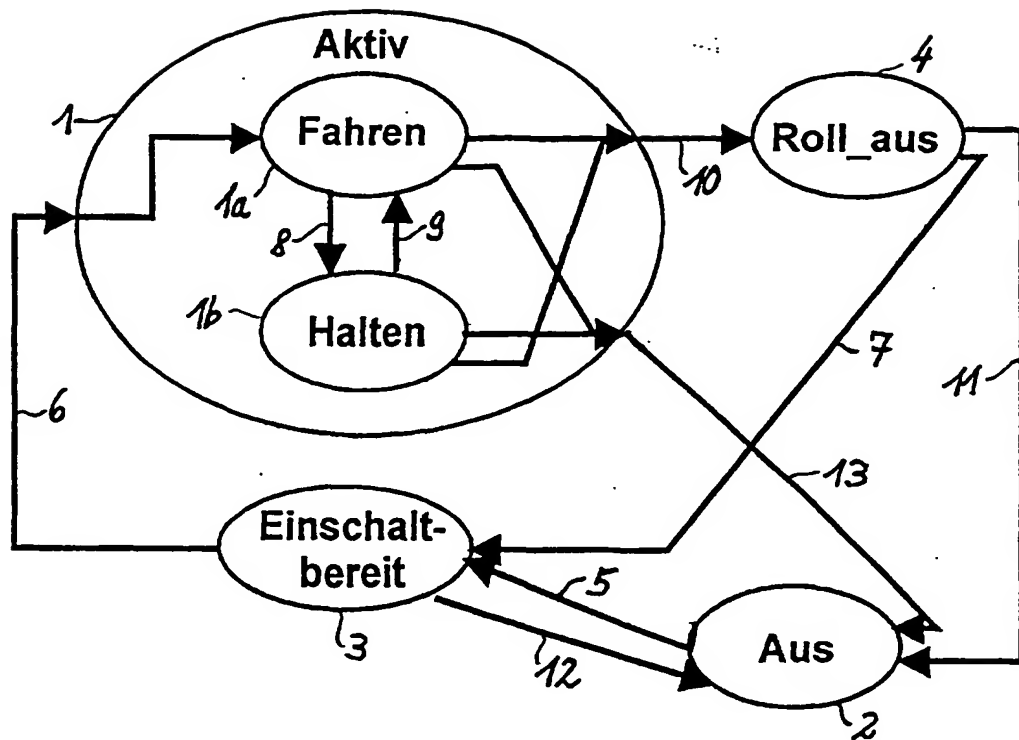


Fig.